ЧАСТНО-ПРАВОВЫЕ (ЦИВИЛИСТИЧЕСКИЕ) НАУКИ
PRIVATE LAW (CIVIL LAW) SCIENCES

CC BY

Оригинальное теоретическое исследование

УДК 347.763

https://doi.org/10.23947/2949-1843-2026-4-1-33-42

EDN: MBPOLI

Мультимодальная перевозка в системе транспортных правоотношений в Российской Федерации

А.А. Максуров ✉
Ярославский государственный университет, г. Ярославль, Российская Федерация
✉ maxurov78@yandex.ru

Аннотация
Введение. Процесс правового регулирования вопросов мультимодальных перевозок в России находится в активной динамике. С сентября 2025 г. вступил в силу Федеральный закон «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.08.2024 № 288-ФЗ, положения которого значительно изменились сравнительно с первоначальным проектом и требуют научного осмысления и анализа. В статье рассмотрены особенности современного подхода к правовому регулированию мультимодальной перевозки как особого логистического типа. Целью исследования является научное осмысление теоретических и практических аспектов правового регулирования мультимодальных перевозок как особого логистического типа.
Материалы и методы. Методологическую основу исследования составил комплекс общенаучных и частнонаучных методов познания, среди которых основным выступил метод анализа юридической практики.
Результаты исследования. В ходе исследования правовой сущности перевозок несколькими видами транспорта (не менее чем двумя перевозчиками) установлена терминологическая неопределенность, вызванная отсутствием единства мнений о технологии самого процесса. Обоснована специфика данного вида организации перевозочного процесса как особого логистического типа, требующего правового регулирования. Доказано, что для мультимодальной перевозки свойственна совокупность трех факторов: физического, телеологического и правового, – которая и обусловливает обособление мультимодальных перевозок от иных способов и видов организации перевозочного процесса.
Обсуждение и заключение. Мультимодальность представляет собой экономическое, а не правовое свойство данного вида перевозок. Мультимодальная перевозка имеет как положительные, так и отрицательные экономические характеристики. С помощью правовых средств ее положительные свойства могут быть подтверждены и гарантированы, а отрицательные – сведены к минимуму в той мере, в которой это позволяет сама сущность правовых средств. В связи с этим автором сделаны выводы о необходимости правового обеспечения наиболее оптимального использования материальных, организационно-транспортных и временных ресурсов при мультимодальной перевозке. В нормы права должны быть включены цели, свойства и ограничения данного типа транспортно-логистического процесса, что следует учитывать в рамках правотворческой практики.

Ключевые слова: смешанная перевозка, мультимодальная перевозка, концепт, комплексная перевозка, комбинированная перевозка, технологические стандарты, логистический тип, виды перевозочного процесса, цели перевозки, грузоотправитель, перевозчик, Российская Федерация

Благодарности. Автор выражает благодарность рецензентам, чья критическая оценка материалов и предложения по их совершенствованию способствовали значительному повышению качества статьи.

Для цитирования. Максуров А.А. Мультимодальная перевозка в системе транспортных правоотношений в Российской Федерации. *Правовой порядок и правовые ценности.* 2026;4(1):33–42. https://doi.org/10.23947/2949-1843-2026-4-1-33-42

© Максуров А.А., 2026

Original Theoretical Research

Multimodal Transportation in the Legal Framework of Transport Relations

Alexey A. Maksurov ✉
Yaroslavl State University, Yaroslavl, Russian Federation
✉ maxurov78@yandex.ru

Abstract

Introduction. Legal regulation of the multimodal transportation in Russia is actively evolving. The Federal Law No. 288-FZ of August 8, 2024 "On Direct Multimodal Transportation and Amendments to Certain Legal Acts of the Russian Federation" has entered into force in September 2025, however, its provisions have been significantly revised compared to the original draft, thus, require scholarly understanding and analysis. The present paper studies the features of the modern approach to legal regulation of multimodal transportation as a special type of logistics. The aim of the study is to provide a scholarly understanding of the theoretical and practical aspects of legal regulation of the multimodal transportation as a special type of logistics.

Materials and Methods. The methodology of the study was based on a number of general scientific and specific scientific methods of cognition, whereas the juridical practice analysis method was a predominant one.

Results. The study of the legal substance of the transportation involving multiple modes of transport (by at least two carriers) revealed the terminological ambiguity resulting from the lack of consensus on the technology of the process itself. The features of organising such a transportation as a special type of logistics requiring legal regulation were substantiated. A combination of three integral factors of the multimodal transportation, i.e. physical, teleological, and legal, was ascertained to be a feature distinguishing it from other modes and types of transportation.

Discussion and Conclusion. Multimodality refers to the economic rather than legal features of this type of transportation. Multimodal transportation has both positive and negative economic features. By using the legal means, it is possible to validate and ensure positive features of multimodal transportation, and minimize the negative ones to the extent envisaged by the substance of the legal means proper. Therefore, the conclusion is made by the author about the need to ensure optimal use of material, organisational, transport, and time resources within the multimodal transportation. The legal norms should incorporate the objectives, features, and constraints of this type of transport logistics process, which should be taken into account in law-making practices.

Keywords: intermodal transportation, multimodal transportation, concept, complex transportation, combined transportation, technological standards, type of logistics, types of transportation process, transportation objectives, consignor, carrier, the Russian Federation

Acknowledgments. The author is grateful to the reviewers for critical evaluation of the materials and suggestions for improvement thereof that contributed to the enhancement of the article quality.

For Citation. Maksurov AA. Multimodal Transportation in the Legal Framework of Transport Relations. *Legal Order and Legal Values*. 2026;4(1):33–42. https://doi.org/10.23947/2949-1843-2026-4-1-33-42

Введение. Транспортное сообщение связывает регионы России в единое экономическое пространство, обеспечивает интеграцию с мировым сообществом и глобальной экономической системой. При этом исторически Россия имеет выгодное положение с точки зрения экономической географии, что уже само по себе потенциально способствует осуществлению мультимодальных перевозок, а физическая география страны зачастую требует комбинированного использования различных видов транспорта даже при внутринациональных перевозках, не говоря о трансграничном сообщении.

Процесс правового регулирования мультимодальных перевозок в России находится в данный период в активной динамике. С 1 сентября 2025 г. вступил в силу Федеральный закон «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.08.2024 № 288-ФЗ (далее – Закон о прямых смешанных перевозках)[1], положения которого значительно изменились сравнительно с первоначальным проектом и требуют научного осмысления и анализа. Активно развиваются также нормы международного и регионального права (в частности, европейского), права конкретных транспортных коридоров, зарубежное законодательство о мультимодальных перевозках [1].

https://lawandorder-donstu.ru

[1] *О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации*. Федеральный закон № 288-ФЗ от 08.08.2024. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202408080097 (дата обращения: 19.12.2025).

Вместе с тем, до настоящего времени ни в доктрине, ни в нормах международного права нет устоявшегося понимания мультимодальной перевозки как особого способа организации перевозочного процесса. Нет и единства мнений по поводу сущностных признаков международной мультимодальной перевозки. В международном праве действуют весьма различающиеся между собой концепции мультимодальных перевозок, которые, каждая по-своему, решают вопросы ответственности участников перевозочного процесса. Имеет место неопределенность в установлении права, подлежащего применению к отношениям в сфере международной мультимодальной перевозки как перевозки, осложненной иностранным элементом. Все это обусловливает необходимость установления особенностей правовой природы мультимодальной перевозки и экономико-правовых причин, ее породивших.

Целью исследования является научное осмысление теоретических и практических аспектов правового регулирования мультимодальных перевозок как особого логистического типа. Анализ правового механизма мультимодальных перевозок предполагает, прежде всего, осознание правовой сущности данного экономико-правового концепта как особого логистического механизма, а также складывающихся в связи с мультимодальной перевозкой общественных отношений, подлежащих правовому регулированию.

Материалы и методы. Методологическую основу исследования составил комплекс общенаучных и частнонаучных методов познания объективной правовой действительности, среди которых методы и приемы формальной логики (дедукции, индукции и классификации), системного анализа правовых явлений, метод обобщения достижений правовой доктрины, метод анализа юридической практики.

Результаты исследования. В юридической науке традиционно отмечаются значение и специфика мультимодальных перевозок в следующих аспектах:

– во-первых, мультимодальная перевозка, имея, на первый взгляд, сугубо экономическую составляющую, выполняет и значимую социальную функцию [2], реализация которой основана на фундаментальных принципах права [3]. Социальный характер проявляется и в учете психологических факторов при согласовании интересов грузоотправителей (пассажиров) и грузополучателей с интересами других лиц [4];

– во-вторых, именно благодаря механизму мультимодальной перевозки достигается координация публичных и частных интересов [5], что позволяет даже говорить об обеспечении государством устойчивого механизма координации таких интересов [6] и о требовании эффективности такой государственной деятельности [7]. Мультимодальная перевозка в юридическом аспекте сегодня рассматривается и как особый способ применения средств правового воздействия, а именно, способ регулирования общественных отношений, согласования, в частности, интересов участников перевозочного процесса, что позволяет даже относить механизм мультимодальной перевозки к элементам юридической тактики [8]. Механизм мультимодальной перевозки может пониматься и как совокупность правовых средств решения конкретных экономических задач и удовлетворения имущественных потребностей, к примеру, как ориентир в процессе разрешения споров путем медиации, где он понимается в функциональном [9] или процессуальном аспектах [10, 11];

– в-третьих, происходит расширение области применения мультимодальных перевозок, занимающих все большее место в гражданском обороте, что влечет соответствующий интерес к данному виду координации перевозочной деятельности контрольно-надзорных органов [12], учет сложившихся отношений в рамках исполнительного производства [13], при издании согласованных правовых актов, непосредственно регулирующих участие в мультимодальных перевозках субъектов перевозочного процесса (транспортных предприятий, терминалов, аэропортов и т. п.), полностью или частично находящихся в публичной собственности [14].

Мультимодальные перевозки все чаще имеют не только частно-имущественное, но экономико-общественное содержание. В этой связи отмечается даже взаимосвязь эффективного и согласованного осуществления мультимодальных перевозок и обеспечения экономической безопасности России [15]. Национальное правовое регулирование в своей основе имеет доктринальные выводы о месте исследуемого типа перевозок грузов в системе транспортных правоотношений.

Между тем, единство мнений по этому поводу в юридической науке не достигнуто. Традиционно были наиболее распространены три основные позиции.

Ученые-юристы, мнение которых можно условно объединить в первую группу, полагают, что в идеале мультимодальная перевозка должна сводиться к единому договору и единому правоотношению с множественностью лиц на стороне перевозчиков [16]. Единый договор о смешанной (комбинированной) перевозке может содержать, как элементы договора перевозки, так и компоненты и условия других договоров, включая договоры поручения, агентские договоры, договора аренды (фрахтования), хранения и т. д. [17]. К достоинствам указанной точки зрения относится ее начальная простота, соответствие традициям правового регулирования смешанных (комбинированных) перевозок, удобство для грузоотправителя с точки зрения учета его потребностей и интересов и правового регулирования организации логистики в этой области.

Между тем, при ближайшем рассмотрении такая позиция не выдерживает критики: она не поддерживается законодателем, а ее положения не в полной мере применимы к складывающимся отношениям с точки зрения экономической и транспортной целесообразности, т. е. они не универсальны. При отсутствии единого договора вряд ли можно вести речь и о едином правоотношении. Предлагаемые в отдельных работах [18] пути правового регулирования напоминают скорее модифицированную конструкцию договора транспортной экспедиции (ст. 801 ГК РФ), описанную в главе 41 ГК РФ и Федеральном законе «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 № 87-ФЗ[2]. Самое главное, что таким путем не решаются ни вопросы взаимоотношений между перевозчиками, ни вопросы ответственности перевозчиков перед грузоотправителями.

Вторая позиция основана на том, что складывающиеся при мультимодальной перевозке отношения различны по своему характеру, предмету и объекту, субъектному составу и другим факторам и, соответственно, можно вести речь лишь о системе договоров и соответствующей им (урегулированной нормами права о таких договорах) системе правоотношений [19]. Однако такой подход разрывает единство отношений в рамках смешанной (комбинированной) перевозки, не позволяет в полной мере удовлетворить интерес грузоотправителя, приводит к тому, что из конструкции мультимодальной перевозки полностью исключается ее правовая сущность и она остается только особым логистическим типом перевозок, применение которого регулируется различными договорами. Очевидно, что указанное мнение уже не в полной мере соответствует и установлениям законодателя, выраженным в ст. 788 ГК РФ и Законе о прямых смешанных перевозках.

Значимым всегда является подход, предполагающий определение действий, лежащих в основе того или иного обязательства [20]. С этой точки зрения наиболее взвешенными представляются выводы третьей группы ученых, придерживающихся мнения о необходимости рассматривать мультимодальную перевозку грузов, пусть и с учетом комплексности договоров, как отдельный (единый) правовой режим перевозки грузов, правоотношение в рамках которого будет единым, но комплексным, включающим в себя основные и вспомогательные договорные правоотношения. Например, об этом прямо пишет Н.А. Бутакова [21].

Тем не менее в определении, предложенном Бутаковой (по всей видимости, стремившейся к наибольшей полноте отражения характеристик изучаемой конструкции), принципиально верном, все же присутствуют и некоторые спорные моменты. В частности, представляется излишним указание на «обеспечение совокупностью юридических средств», так как и другие договорные отношения обеспечиваются тем же самым образом. Ссылка на международное право справедлива и применительно к другим договорным правовым режимам и не является имманентным признаком именно режима мультимодальной перевозки. Указание, кроме норм закона и положений договора, также и на «общие законодательные принципы и нормы» не совсем конкретно. Однако в целом предложенная дефиниция верна, поскольку, во-первых, в центре правового регулирования оказывается особое лицо – мультимодальный оператор, а во-вторых, можно сделать однозначные выводы о правовой природе взаимодействия мультимодального оператора и грузоотправителей.

В то же время нельзя не отметить, что рассмотрение мультимодальной перевозки в виде правового режима пока еще не в полной мере находит свое отражение в российском законодательстве о прямых смешанных перевозках, которое в большей степени ориентировано на регламентацию отношений между перевозчиками и грузоотправителями как приоритет правового регулирования в этой сфере. Соответственно определению, представленному Бутаковой, обозначается и субъектный состав правоотношений при мультимодальной перевозке: кроме грузоотправителей и оператора мультимодальной перевозки, сюда относятся фактические перевозчики, субподрядчики и грузовладельцы [21].

Между тем действующий Закон о прямых смешанных перевозках использует другую терминологию: перевозчик, заключивший договор перевозки в прямом смешанном сообщении (ст. 3 Закона) выступает одновременно мультимодальным оператором (этот термин Закон не использует), тогда как отношения между перевозчиками (взаимоотношения оператора мультимодальной перевозки с «субподрядчиками» по перевозке, в том числе с некими, в дефиниции Бутаковой, «фактическими перевозчиками») определяются уже соглашением между ними, стороной (участником) которого грузоотправитель не является.

В первую очередь, очевидно, что грузоотправитель имеет с иными перевозчиками фактические отношения, однако он связан договором с перевозчиком, заключившим договор перевозки в прямом смешанном сообщении (по сути, мультимодальным оператором), а иные отношения лежат за пределами такого договора. Поэтому самое важное здесь – это кто именно выступает в качестве грузоотправителя. Фигуры грузовладельца, грузополучателя, страховщика груза и других лиц не обладают юридической статусностью именно в рамках договора о мультимодальной перевозке, при которой возникает некоторая система «параллельных» правоотношений [22].

[2] *О транспортно-экспедиционной деятельности*. Федеральный закон № 87-ФЗ от 30.06.2003. URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102082415 (дата обращения: 19.12.2025).

https://lawandorder-donstu.ru

Первая группа отношений – это отношения из договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении, сторонами которых являются перевозчик и грузоотправитель (ч. 1 ст. 3 Закона о прямых смешанных перевозках). Вторая группа отношений – это отношения между перевозчиками, а также иными лицами (владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, владельцами объектов транспортной инфраструктуры автомобильного, внеуличного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, операторами морских линий, операторами морских терминалов и портов, речных портов, операторами железнодорожного подвижного состава, экспедиторами, а также иными участниками перевозочного процесса), которые основаны на соглашении об организации перевозок в прямом смешанном сообщении (ч. 1 ст. 2 Закона о прямых смешанных перевозках).

Отношения в рамках соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении в каком-то смысле будут вспомогательными (факультативными), а фактические отношения могут иметь место или отсутствовать в каждой конкретной ситуации, в том числе вследствие избрания того или иного маршрута перевозки, вида транспорта и по другим причинам. Для заказчика интерес представляет взаимосвязь услуг (в части полноты и своевременности оказания каждой из услуг), от которой, в свою очередь, зависит выполнение всего перевозочного процесса [23]. Следовательно, здесь имеет место не набор отдельных услуг («цепочка правоотношений»), а единая услуга и единое правоотношение [21, с. 9]. Принципиально верное указание Бутаковой на заинтересованность заказчика мультимодальной перевозки именно в единой услуге не позволяет, тем не менее, говорить о едином, пусть и комплексном, правоотношении.

В теории права и отраслевых юридических дисциплинах структуру комплексного правоотношения чаще всего представляют как такое его строение, когда отдельные части одного и того же отношения регулируются нормами различных отраслей права ввиду включенности этих частей в предмет правового регулирования различных отраслей права [24]. Комплексность правоотношения почти всегда объясняется многоаспектностью предмета регулирования и значительно различающейся степенью взаимности субъективных прав и субъективных обязанностей участников таких правоотношений. Т. е., по мнению автора, можно говорить о сложной системе правоотношений (комплексе правоотношений) в сфере мультимодальной перевозки, но не о едином комплексном правоотношении.

Иная логика рассуждений позволила бы относить к комплексным правоотношениям и, например, отношения, вытекающие из договора подряда, в рамках которых существуют заказчик на строительство дома и подрядчик, с которым вступает в договорные отношения заказчик, тогда как с привлеченными самим подрядчиком для исполнения договора лицами (субподрядчиками, включая геологов, проектировщиков, строителей, специалистов по внутренней отделке помещений и т. п.) заказчик строительства ни в каких отношениях не состоит, хотя может иметь с ними фактические отношения, имеющие юридически значимые последствия, например, в части согласования заказчиком тех или иных технических или художественных решений. Следует обратить внимание и на то обстоятельство, что оценка мультимодальной перевозки как набора разнородных перевозочных услуг не вызывает необходимости во введении самого термина «мультимодальная перевозка» [25, с. 106].

Существенным признаком правоотношения по мультимодальной перевозке обычно обозначают выполнение перевозки груза двумя и более видами транспорта. На первый взгляд этот признак – технический, определяющий процедуру и технологию перевозки, однако это верно не для всех ситуаций. В перевозочной практике могут иметь место случаи, когда используемый для перевозки транспорт безразличен для грузоотправителя и грузополучателя, которых могут интересовать лишь: 1) сам факт доставки груза в конкретный пункт назначения, 2) соблюдение срока доставки груза и 3) обеспечение сохранности груза – при том что в зависимости от вида используемого транспорта могут быть различными риски утери или повреждения груза, в связи с чем у грузоотправителя должно быть право участвовать в определении транспорта для доставки груза, что влияет, в частности, на его решение о сумме страхования груза, стоимости и способах диверсификации рисков утраты (повреждения) груза [26]. К сожалению, такого права грузоотправителю Закон о прямых смешанных перевозках не предоставляет, хотя значение тут может иметь даже количество используемого транспорта, пусть и одного и того же типа [27].

Большинством исследователей в качестве признака, имплицитно присущего мультимодальной перевозке, обычно называется единство транспортного процесса. Это единство почти всегда видят в двух признаках: формальном и материальном. Формальный признак предполагает исполнение обязательства по перевозке груза по единому транспортному документу, составленному на весь путь следования. Материальный признак определяется уровнем взаимосвязей между участниками мультимодальной перевозки [28].

Формальный признак в настоящее время находит свое прямое отражение в ч. 6 ст. 3 Закона о прямых смешанных перевозках: заключение договора перевозки в прямом смешанном сообщении подтверждается единым транспортным документом независимо от того, оформляется ли единый транспортный документ на бумажном

носителе или формируется в виде электронного единого транспортного документа. Ранее на практике и так обеспечивалось существование единого перевозочного документа – своего рода мультимодального коносамента, хотя иногда речь могла идти о пакете транспортных документов, трансформации единого транспортного документа из одного вида в другой в процессе перевозки и т. п. Однако принцип единства документа все-таки соблюдался, хотя требования к самому документу и не были формализованы, как это предусматривают сегодня чч. 7 и 8 ст. 3 Закона о прямых смешанных перевозках и подзаконные акты. Данное требование закона никак не препятствует документообороту между перевозчиками – участниками соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении.

Специалисты в области логистики и транспорта связывают единство перевозочного процесса с формой организации технологии перевозки, достижением состояния наиболее оптимального использования транспортных ресурсов, оптимизацией транспортного процесса с точки зрения наиболее полного удовлетворения требований заказчика перевозки, а в отдельных случаях – определяют смешанную перевозку как единственно возможный способ достижения цели. В этой связи представляет интерес мнение специалистов в области организации процесса перевозки о том, что обеспечение единства перевозочного процесса относится к действиям (задачам, обязанностям) не только перевозчика, но и грузоотправителя (владельца груза). Это выражается в обязанности предоставления грузоотправителем дополнительных документов на груз (например, сертификатов безопасности груза и т. п.), которые не требуются при перевозке одним видом транспорта при отсутствии выгрузки и погрузки (перевалки) [29]. По сути, речь идет о субъективных обязанностях грузоотправителя, направленных на обеспечение единого перевозочного процесса.

В то же время единство перевозочного процесса имеет и более значимую правовую, а не только технико-логистическую, составляющую. Здесь уже можно говорить об особом типе связей в системе права. Например, значительной спецификой в мультимодальной перевозке обладает вопрос ответственности перевозчика, что проявляется в специальном правовом регулировании ответственности транспортных организаций различных видов транспорта соответствующими правилами, уставами и кодексами. Представляется, что одно лишь сочетание множественности фактических исполнителей договора с особенностями ответственности за сохранность груза и его своевременную доставку не может рассматриваться в качестве имманентного признака правоотношений в области мультимодальной перевозки, но определенным образом характеризует такие отношения и также свидетельствуют об их специфике.

Правоотношение по мультимодальной перевозке имеет двойственную структуру: 1) это материально-правовое отношение, так как в его основе лежит исполнение перевозчиком (перевозчиками) обязанности по доставке пассажира или груза, и 2) это организационно-правовое отношение, так как первый перевозчик одновременно выступает и мультимодальным оператором – организатором всей перевозки. И если цели мультимодальной перевозки как материально-правового отношения очевидны и определены обязанностями перевозчика по базовому договору перевозки груза (в силу требований закона или исходя из условий договора), то задача перевозчика, заключившего договор перевозки в прямом смешанном сообщении, как мультимодального оператора в рамках организационно-правового отношения явным образом в доктрине не установлена. В частности, Бутакова видит такую задачу (цель) в том, чтобы организовать наиболее эффективную доставку груза из одного места в другое [21]. Т. е. данное мнение находит некоторую поддержку в науке.

Между тем, такой вывод был бы разумен, если бы закон предусматривал следующую схему взаимодействия грузоотправителя и перевозчика (мультимодального оператора): перевозчик, заключивший договор перевозки в прямом смешанном сообщении, предлагает грузоотправителю те или иные алгоритмы доставки груза (цена, сроки, виды транспорта, маршруты, риски, количество загрузок и выгрузок и т. п.), а последний решает, какой механизм перевозки его интересует в большей мере. Однако законодатель сегодня отнес эти действия к компетенции сторон соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении, участвующим в осуществлении перевозки (ч. 9 ст. 3 Закона о прямых смешанных перевозках): указанные лица самостоятельно определяют маршрут перевозки, а также осуществляют иные действия, необходимые для исполнения договора, в том числе согласовывают время передачи груза, багажа, грузобагажа с одного вида транспорта на другой.

Правда, в той же ч. 9 ст. 3 Закона указывается на обязанность сторон соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении исходить из необходимости оптимизации процесса перевозки, стремиться к сокращению сроков такой перевозки в интересах грузоотправителей, в том числе посредством перевозки по кратчайшему расстоянию и обеспечению минимальной разницы между временем отправления и временем прибытия транспортных средств. Однако эти требования будут экономико-технологическими требованиями к участникам единого процесса перевозки груза, направленными на как можно более полное удовлетворение интересов грузоотправителя, но не их правовыми целями и задачами.

https://lawandorder-donstu.ru

В результате, более верной представляется позиция ученых, отмечающих, что следует говорить не об эффективности доставки, а о ее результативности (как степени достижения полезного для заказчика перевозки – грузоотправителя результата) или экономичности (как соотношения стоимости и срока доставки) [30]. Ведь грузоотправителя в конечном итоге интересует доставка груза в сохранном виде в определенные договором место и срок. А будут ли при этом действия перевозчиков эффективными или же не будут таковыми, уже не относится к сфере его интереса.

Обсуждение и заключение. Установлено, что отсутствие в доктрине единства мнений по поводу вида и взаимосвязи правоотношений в рамках мультимодальной перевозки ведет к правовой неопределенности в части регламентации прав и обязанностей перевозчика и его ответственности по договору перевозки в прямом смешанном сообщении. Выражено несогласие с позицией ученых-юристов, полагающих, что мультимодальная перевозка должна сводиться к единому договору и единому правоотношению с множественностью лиц на стороне перевозчиков, и что складывающиеся при мультимодальной перевозке отношения различны по многим факторам, а потому следует говорить лишь о системе договоров и соответствующей им системе правоотношений.

Обосновано, что наиболее перспективным будет рассмотрение мультимодальной перевозки грузов в виде единого правового режима, правоотношение в рамках которого будет единым и комплексным, включающим в себя основные и вспомогательные договорные правоотношения. Тем не менее данная доктринальная позиция переработана с учетом положений вступившего в силу Закона о прямых смешанных перевозках, согласно которому имеют место две группы отношений: 1) отношения из договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении, между перевозчиком и грузоотправителем; 2) отношения между перевозчиками, а также иными лицами, которые участвуют в соглашении об организации перевозок в прямом смешанном сообщении. В указанной части представляется несостоятельным вывод Н.А. Бутаковой об объединении этих групп правоотношений в некоторое «комплексное правоотношение», так как, по мнению автора, следует говорить о комплексе правоотношений (их системе) в сфере мультимодальной перевозки, но не о едином комплексном правоотношении (предмет соглашения и его субъектный состав – различны).

В работе исследованы существенные признаки правоотношений по мультимодальной перевозке. Доказано, что выполнение перевозки груза двумя и более видами транспорта имеет не только организационно-технологическое, но и правовое значение, выступая существенным условием договора, регулирующего отношения в области мультимодальной перевозки. Обосновано, что другой признак правоотношения – единство транспортного процесса – выражается в двух аспектах, а именно формальном (исполнение обязательства по перевозке груза по единому транспортному документу) и материальном (единство транспортного процесса на всем пути следования груза). Материальный аспект имеет в том числе и правовую составляющую и выражается в множественности перевозчиков груза и специфике их договорной ответственности. Правоотношение по мультимодальной перевозке будет как материально-правовым, так и организационно-правовым. Что касается результата перевозки, то его предлагается оценивать экономичностью его достижения, а не «эффективностью доставки», как об этом указывается в литературе.

Список литературы / References

1. Тумурова А.Т. Методология исследований правовых систем (антрополого-правовые аспекты). *Академический юридический журнал*. 2024;25(2(96)):207–215. https://doi.org/10.17150/1819-0928.2024.25(2).207-215.

Tumurova AT. Methodology for Researching Legal Systems (Anthropological and Legal Aspects). *Academic Law Journal*. 2024;25(2(96)):207–215. (In Russ.) https://doi.org/10.17150/1819-0928.2024.25(2).207-215.

2. Бриль Г.Г. Малоисследованные общесоциальные функции координационной юридической практики. В: Бриль Г.Г. (отв. ред.) *Актуальные проблемы теории и истории права и государства на современном этапе*. Сборник научных трудов V Межвузовской научно-практической конференции. Кострома; 2007. С. 121–125.

Bril GG. Understudied Socio-Legal Functions of Coordinating Legal Practice. In: Bril GG (Ed.). *Proceedings of the V Interuniversity Scientific and Practical Conference* “*Actual Problems of the Theory and History of Law and State at the Present Time*. Kostroma; 2007. P. 121–125. (In Russ.)

3. Фролов С.Е. Принципы координационной деятельности. В: *Актуальные проблемы юриспруденции: сборник научных трудов*. Владимир: ВГПУ; 2002. С. 59–64.

Frolov SE. Principles of Coordination Activity. In: *Collection of Scientific Papers “Actual Problems of Jurisprudence”*. Vladimir: VSPU; 2002. P. 59–64. (In Russ.)

4. Чернецов В.Ю. Психологический подход к изучению проблем координационной юридической практики. В: *Законодательство и правоприменение в Российской Федерации.* Доклады и сообщения VII международной научной конференции. Москва, 17 апреля 2007 г. Москва: РГГУ; 2007. С. 89–94.

Chernetsov VYu. Psychological Approach to Studying Problems of Legal Practice Coordination. In: *Proceedings of the VII International Scientific Conference Legislation and Law Enforcement in the Russian Federation. Moscow, April 17, 2007*. Moscow: RSUH; 2007. P. 89–94. (In Russ.)

5. Макаров И.И. *Координация в праве*. Ярославль: ЯФ МФЮА; 2012. 290 с.

Makarov II. *Coordination in Law*. Yaroslavl: YaF MFUA; 2012. 290 p. (In Russ.)

6. Карташов В.Н. Механизм координационного регулирования. В: Кабанов П.А. (отв. ред.) *Вестник научных трудов Нижнекамского филиала Московского гуманитарно-экономического института. Выпуск 3. Часть 8. Вопросы теории и истории гос. и права.* Нижнекамск; 2001. С. 21–25.

Kartashov VN. Mechanism to Regulate Coordination. In: Kabanov PA (Ed.). *Bulletin of Scientific Papers of the Nizhnekamsk Branch of Moscow Humanitarian and Economic Institute. Issue 3. Part 8. Issues of the Theory and History of State and Law*. Nizhnekamsk; 2001. P. 21–25. (In Russ.)

7. Карташов В.Н. Координационная юридическая практика государственных органов: взгляд на проблему эффективности. В: Бриль Г.Г. (отв. ред.) *Актуальные проблемы теории и истории права и государства на современном этапе*. Сборник научных трудов V Межвузовской научно-практической конференции. Кострома; 2007. С. 89–94.

Kartashov VN. Juridical Practice on Coordination of State Bodies: The Problem of Efficiency. In: Brill GG. (Ed.). *Proceedings of the V Interuniversity Scientific and Practical Conference* “*Actual Problems of the Theory and History of Law and State at the Present Time”*. Kostroma; 2007. P. 89–94. (In Russ.)

8. Карташов В.Н. К вопросу о понятии координационной юридической тактики. В: *Развитие молодежной юридической науки в современном мире.* Сборник научных трудов по материалам VIII Международной научно-практической интернет-конференции 15 мая 2011 года. Тамбов; 2011. С. 50–55.

Kartashov VN. On the Issue of the Concept of Coordination Legal Tactics. In: *Proceedings of the VIII International Scientific and Practical Internet Conference “Development of Youth Legal Science in the Modern World”. May 15, 2011*. Tambov; 2011. P. 50–55. (In Russ.)

9. Максуров А.А., Таланова М.В. Политическая функция медиативной юридической практики. *Государственная власть и местное самоуправление*. 2012;(1):8–10.

Maksurov AA, Talanova MV. The Political Function of Legal Mediation. *Gosudarstvennaya vlast i mestnoe samoupravlenie (State Power and Local Self-Government)*. 2012;(1):8–10. (In Russ.)

10. Максуров А.А., Таланова М.В. Виды процессуальных форм медиативной юридической деятельности. *Российская юстиция*. 2012;(1):70–71.

Maksurov AA, Talanova MV. Types of Procedural Forms of Legal Mediation. *Rossiiskaya yustitsiya (Russian Judiciary)*. 2012;(1):70–71. (In Russ.)

11. Максуров А.А., Таланова М.В. Основная стадия медиативного процесса. *Советник юриста*. 2012;(10):25–32.

Maksurov AA, Talanova MV. The Main Stage of the Mediation Process. *Lawyer's Advisor*. 2012;(10):25–32. (In Russ.)

12. Максуров А.А., Постнов А.С. Контроль и надзор как факторы повышения эффективности координационной практики. В: *Российское право в период социальных реформ.* Материалы конференции студентов, аспирантов, соискателей и молодых ученых-юристов (г. Нижний Новгород, 26–27 ноября 2004 г.). Нижний Новгород; 2005. Выпуск 6. Часть 1. С. 64–67.

Maksurov AA, Postnov AS. Control and Supervision as Factors for Increasing the Efficiency of Coordination. In: *Proceedings of the Conference of Students, Postgraduate Students, Doctoral Candidates and Young Legal Scholars “Russian Law during the Period of Social Reforms”. Nizhny Novgorod, November 26–27, 2004, Issue 6. Part 1*. 2005. P. 64–67. (In Russ.)

13. Власов А.А. (ред.) *Гражданское исполнительное право*. Москва: Экзамен; 2004. 340 с.

Vlasov AA (Ed.). *Civil Enforcement Law*. Moscow: Ehkzamen Publ; 2004. 340 p. (In Russ.)

14. Кивленок Т.В. Правовой акт как внешняя форма координационной деятельности. В: *Актуальные проблемы юриспруденции.* Сборник научных трудов. Выпуск 3. Владимир: ВГПУ; 2002. С. 54–58.

Kivlenok TV. Legal Act as an External Form of Coordination Activity. In: *Collection of Scientific Papers “Actual Problems of Jurisprudence”. Issue 3.* Vladimir: VSPU; 2002. P. 54–58. (In Russ.)

15. Баранов В.М., Карташов В.Н., Максуров А.А. Основные недостатки координационной практики по обеспечению экономической безопасности Российской Федерации на современном этапе. *Экономическая безопасность России: политические ориентиры, законодательные приоритеты, практика обеспечения. Вестник Нижегородской академии МВД России*. 2006;(6):11–15.

Baranov VM, Kartashov VN. The Main Shortcomings of Coordination Practice on Ensuring the Economic Security of the Russian Federation at the Present Time. *Economic Security of Russia: Political Benchmarks, Legislative Priorities, Practice of Ensuring. Bulletin of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2006;(6):11–15. (In Russ.)

16. Корнукова М.С. Терминологическая неопределенность правового регулирования перевозок с участием различных видов транспорта. *Транспортное право и безопасность*. 2022;(1(41)):51–61.

Kornukova MS. Terminological Uncertainty of Legal Regulation of Transportation Involving Various Modes of Transport. *Transport Law and Security*. 2022;(1(41)):51–61. (In Russ.)

17. Милевская А.Д. *Документационное обеспечение мультимодальных перевозок*. Томск: ТГУ; 2018. 202 с.

Milevskaya AD. *Documentary Support of Multimodal Transportation*. Tomsk: TSU; 2018. 202 p. (In Russ.)

18. Архипов А.Е., Масленников С.Н. *Международные перевозки*. Учебник. Москва: ИНФРА-М; 2023. 222 с.

Arkhipov AE, Maslennikov SN. *International Transportation*. Course Book. Moscow: INFRA-M; 2023. 222 p. (In Russ.)

19. Землянский П.Л. Сущность и классификация смешанных перевозок. *Транспортное право*. 2004;(3):25–30.

Zemlyansky PL. The Essence and Classification of Multimodal Transportation. *Transportnoe pravo (Transport Law)*. 2004;(3):25–30. (In Russ.)

20. Соломин С.К. О характере действия, составляющего объект гражданско-правового обязательства. *Академический юридический журнал*. 2025;26(3(101)):464–475. https://doi.org/10.17150/1819-0928.2025.26(3).464-475

Solomin SK. On the Nature of the Action Constituting the Object of a Civil Law Obligation. *Academic Law Journal*. 2025;26(3(100)):464–475. https://doi.org/10.17150/1819-0928.2025.26(3).464-475 (In Russ.)

21. Бутакова Н.А. *Правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов: компаративный подход*. Дис. д-ра юрид. наук. Москва; 2016. 280 с.

Butakova NA. *Legal Regulation of Multimodal Cargo Transportation: A Comparative Approach.* Dr.Sci. (Law) Dissertation. Moscow; 2016. 280 p. (In Russ.)

22. Максуров А.А. Ответственность автомобильного перевозчика за сохранность перевозимых грузов. *Академический юридический журнал*. 2019;(4(78)):28–31.

Maksurov AA. Legal Liability of Carriers for the Safety of Freighted Goods. *Academic Law Journal*. 2019;(4(78)):28–31. (In Russ.)

23. Максуров А.А. Ответственность автомобильного перевозчика за неподачу транспортных средств. *Юридический вестник Дагестанского государственного университета*. 2019;31(3):83–88. https://doi.org/10.21779/2224-0241-2019-31-3-83-88

Maksurov AA. Car Carrier Liability for Vehicle Failure. *Law Herald of Dagestan State University.* 2019;31(3):83–88. (In Russ.) https://doi.org/10.21779/2224-0241-2019-31-3-83-88

24. Рыбакова С.В. Комплексные отношения как основание возникновения комплексных образований в праве (на примере финансового права). *Ленинградский юридический журнал*. 2013;(3(33)):179–185.

Rybakova SV. Complex Relationships as the Basis of a Comprehensive Education in Law (Financial Law). *Leningrad Legal Journal*. 2013;(3(33)):179–185. (In Russ.)

25. Максуров А.А. *Коммерческое представительство и мультимодальные перевозки в Российской Федерации и за рубежом*. Москва: URSS; 2023. 200 с.

Maksurov AA. *Trade Office and Multimodal Transportation in the Russian Federation and Abroad*. Moscow: URSS; 2023. 200 p. (In Russ.)

26. Файзрахманова Е.В., Симоченко А.С. Совершенствование организации маршрутов мультимодальных перевозок. В: *Высокие технологии и инновации в науке: сборник избранных статей Международной научной* конференции (Санкт-Петербург, 28 января 2021 года). Санкт-Петербург; 2021. С. 233–235.

Fayzrakhmanova EV, Simochenko AS. Improving the Organization of Multimodal Transport Routes. In: *Proceedings of the International Scientific Conference "High technologies and innovations in science"*. St. Petersburg, January 28, 2021. St. Petersburg; 2021. P. 233–235. (In Russ.)

27. Крыгина И.Е. Организация мультимодальных перевозок в условиях неопределенности и риска. *Стратегии бизнеса*. 2019;(11(67)):8–11.

Krygina IE. Organization of Multimodal Transportation under Uncertainty and Risk. *Business Strategies*. 2019;(11(67)):8–11. (In Russ.)

28. Дорошенко К.О. Мультимодальная перевозка: понятие и организация. *Вестник Российского нового университета. Серия: Человек и общество.* 2021;(3):96–99. https://doi.org/10.25586/RNU.V9276.21.03.P.096

Doroshenko KO. Multimodal Transportation: Concept and Organization. *Vestnik of the Russian New University. Series: Man and Society*. 2021;(3):96–99. (In Russ.) https://doi.org/10.25586/RNU.V9276.21.03.P.096

29. Варгунин В.И., Шишкина С.Н. *Взаимодействие видов транспорта: учебное пособие*. Самара: СамГУПС; 2019. 102 с.

Vargunin VI, Shishkina SN. *Interaction of Modes of Transport: Study Guide*. Samara: Samara State University of Railway Transport; 2019. 102 p. (In Russ.)

30. Колик А.В. *Грузовые перевозки: комбинированные технологии*. Учебник для вузов. Москва: Юрайт; 2023. 257 с.
Kolik AV. *Freight Transportation: Combined Technologies*. Course Book. Moscow: Yurayt; 2023. 257 p. (In Russ.)

Об авторе:

Алексей Анатольевич Максуров, кандидат юридических наук, преподаватель кафедры теории и истории государства и права Ярославского государственного университета им. П.Г. Демидова (150000, Российская Федерация, г. Ярославль, ул. Советская, 14), SPIN-код, ResearcherID, ORCID, maxurov78@yandex.ru

Конфликт интересов: **автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.**

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

About the Author:

Alexey A. Maksurov, Cand.Sci. (Law), lecturer of the Department of Theory and History of State and Law, Yaroslavl State University Named after P.G. Demidov (14, Sovetskaya Str., Yaroslavl, 150000, Russian Federation), SPIN-code, ResearcherID, ORCID, maxurov78@yandex.ru

Conflict of Interest Statement: **the author declares no conflict of interest.**

The author has read and approved the final manuscript.

Поступила в редакцию / Received 09.01.2026
Поступила после рецензирования / Reviewed 04.02.2026
Принята к публикации / Accepted 12.02.2026